

COORDINAMENTO DEI COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

IMPEGNO DI COLLABORAZIONE TRA I VIAGGIATORI PENDOLARI E I CANDIDATI ALLE ELEZIONI REGIONALI 2010

Premesso che:

- Il viaggiatore pendolare è innanzitutto una persona umana, al quale va quindi innanzitutto garantito il diritto a un servizio dignitoso, affidabile, confortevole ed economico, nonché il diritto democratico di partecipazione e coinvolgimento nel processo di governo e gestione del sistema con pari dignità rispetto agli altri attori;
- il Sistema Ferroviario Regionale, quale parte essenziale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Lombardia, non risponde oggi in modo adeguato, in termini di qualità e quantità di servizi, alle esigenze di mobilità dei cittadini lombardi, e le garanzie e le promesse fatte in questi ultimi anni non hanno avuto reale riscontro;
- in questi anni le condizioni di viaggio dei pendolari non hanno registrato miglioramenti significativi, con disservizi quotidiani che negano la dignità delle persone e costituiscono da troppo tempo una autentica emergenza;
- l'attuale modello di regolazione, controllo e gestione dei servizi di TPL in Lombardia non è in grado di perseguire adeguatamente gli obiettivi irrinunciabili di ridurre la congestione e l'inquinamento, attrarre nuove quote di utenza, aumentare la sicurezza e realizzare un sistema di mobilità equo ed efficace;
- per migliorare il sistema della mobilità in Lombardia, ed in particolare per salvaguardare la dignità di quanti si spostano ogni giorno in modo sistematico con la modalità ferroviaria per recarsi sul luogo di lavoro o di studio, è necessario avviare forme di più stretta collaborazione tra i cittadini viaggiatori e quanti saranno chiamati ad amministrare gli Enti istituzionalmente delegati a gestire il trasporto ferroviario;
- benchè sia riconosciuto dalla Regione Lombardia come obiettivo strategico, l'obiettivo dell'integrazione tariffaria su scala regionale è ben lungi dall'essere attuato;

considerato che:

- le attuali modalità di gestione dei tavoli di confronto e degli incontri tra i cittadini-utenti e le Istituzioni, anziché costituire momenti di lavoro costruttivo e responsabile con assunzione di precisi impegni, riducono le riunioni a meri atti formali cui non corrisponde in genere alcun seguito operativo, frustrando il diritto alla partecipazione democratica dei cittadini,
- l'adozione di un metodo di lavoro, fondato sulla collaborazione tra utenti e rappresentanti politici eletti, che dia spazio alle reali esigenze degli Utenti, può avere ricadute positive anche sul resto del sistema di trasporto pubblico locale, verso cui possono essere mutate le modalità e le esperienze maturate col presente accordo;
- nonostante lo scopo del Trasporto Pubblico sia primariamente quello di trasportare persone, le necessità e le reali esigenze dei viaggiatori sono prese scarsamente in considerazione dai vari livelli istituzionali chiamati a governare il sistema;
- le modalità di programmazione e di gestione dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie sono attuate mediante criteri che non rispondono alle finalità di ottimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia;

COORDINAMENTO DEI COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

- il ruolo di controllo svolto dagli Enti preposti nei confronti delle opere realizzate sulle linee ferroviarie, che vedono opere non concluse, realizzate male e non rispondenti ai bisogni dei viaggiatori, è gravemente insufficiente;
- il regime di monopolio di cui godono i Gestori dei servizi ferroviari e delle Infrastrutture consente loro di non perseguire politiche aziendali orientate a migliorare la qualità mediante il soddisfacimento delle esigenze dei viaggiatori e dei pendolari;
- la documentazione relativa alla programmazione, alla consuntivazione ed alla gestione del servizio pubblico, elemento fondamentale per la verifica della qualità del servizio e dell'efficacia delle strategie adottate, è di norma resa inaccessibile ai cittadini viaggiatori;

tutto ciò considerato e condiviso, i sottoscritti Candidati alle amministrative del marzo 2010 si impegnano a:

- 1) Condividere i contenuti e gli obiettivi allegati del presente documento, che divengono a pieno titolo parte integrante del proprio programma elettorale, e perseguire, nel corso del proprio mandato, tali obiettivi;
- 2) Assicurare agli utenti un servizio di trasporto rispettoso della dignità della persona e la partecipazione fattiva dei cittadini viaggiatori ai processi decisionali e gestionali del sistema di trasporto pubblico;
- 3) Organizzare riunioni periodiche con i rappresentanti dei Pendolari, per area o per linea, per relazionare sull'attività svolta, verificare i risultati ottenuti e definire in accordo le strategie più idonee per affrontare l'attuale emergenza e migliorare il trasporto ferroviario regionale;
- 4) Attribuire le deleghe di governo in materia di TPL e di management nel campo dei trasporti a personalità di indiscussa capacità e competenza nel settore, verificando periodicamente il loro operato con i rappresentanti dei Pendolari;
- 5) Adeguare, compatibilmente con i poteri ad essi conferiti, gli atti di governo e legislativi regionali coerentemente con gli obiettivi e le finalità del presente documento, ed in particolare il Patto del TPL sottoscritto l'11 novembre 2008, il Progetto di Legge di riforma del TPL in Lombardia, il Regolamento Tariffario e tutti gli strumenti legislativi e normativi di competenza emanati o in corso di emanazione della Regione;
- 6) Operare perché venga resa disponibile agli utenti ogni genere di informazione relativa o collegata al trasporto ferroviario, in particolare i dati statistici di programmazione e consuntivazione dell'esercizio, i rendoconti economici sulla gestione dei trasporti locali, i criteri e gli atti di gestione delle risorse e, in generale, gli atti amministrativi che riguardano la gestione del trasporto ferroviario;
- 7) Agire affinché al competente assessorato siano assegnate adeguate risorse economiche e tecniche per lo svolgimento ottimale dei compiti ad esso assegnati.
- 8) Attuare nel più breve tempo possibile l'integrazione tariffaria su scala regionale, anche mediante provvedimenti economici nei confronti delle Imprese inadempienti, quali sospensione di adeguamenti tariffari e riduzione del corrispettivo;
- 9) Esercitare forme opportune di pressione anche presso il Parlamento ed il Governo statale, le Istituzioni e gli Enti sovra e sotto-ordinati, gli organi del proprio Partito a livello nazionale e locale, le società esercenti i servizi di Trasporto Pubblico e tutti gli organismi di diritto

ALLEGATO ALL'ACCORDO UTENTI-CANDIDATI

OBIETTIVI CHE I CANDIDATI SI IMPEGNANO A PERSEGUIRE

1. Salvaguardia dei Diritti degli Utenti

I Candidati riconoscono che la difesa dei diritti degli utenti è da considerarsi un obiettivo prioritario e si impegnano in particolare affinché vengano attuati:

- specifiche norme di legge per la salvaguardia dei diritti degli utenti del trasporto pubblico;
- la concertazione con gli utenti degli standard qualitativi minimi del servizio da introdurre nei contratti di servizio;
- la priorità nella valutazione e nell'accoglimento di richieste formulate dagli utenti relativamente all'introduzione di nuovi servizi o modifica di quelli esistenti, in particolare se supportate da petizioni;
- l'introduzione di penali di entità adeguata ad indurre i Gestori a prevenire il verificarsi di disservizi, ed in particolare la loro reiterazione;
- il rafforzamento del sistema degli indennizzi agli utenti, in particolare degli abbonati (bonus), mediante l'estensione dei parametri di qualità considerati (oltre a puntualità e soppressioni, anche affollamento, pulizia, informazione), l'aumento delle tipologie di titoli di viaggio soggetti ad indennizzo, delle relazioni interessate e delle tipologie di treni, nonché il computo degli indennizzi per gli abbonati secondo criteri di equità e in base alle fasce orarie di maggior utilizzo;
- la revisione del sistema sanzionatorio per gli utenti non in regola col titolo di viaggio, che dovrà essere dissuasivo e non punitivo per l'utente in buona fede; in proposito dovrà essere istituito un apposito tavolo di conciliazione;
- la messa a disposizione, dietro semplice richiesta, di tutti i dati, anche di dettaglio per singola corsa e storici, inerenti il servizio effettuato, il programma di esercizio, i turni del materiale rotabile, i cicli manutentivi e di pulizia, il monitoraggio del servizio, i dati di frequentazione, gli introiti, le indagini di customer satisfaction e i dati di monitoraggio.

2. Revisione contratti di servizio ferroviari

Attualmente i Contratti di Servizio relativi al sistema ferroviario regionale sono stati imposti, con la L. 33/2009, con gli attuali gestori per una durata minima di sei anni. Di fatto è stato così ribaltato il precedente indirizzo della L. 422, che prevedeva l'aggiudicazione dei servizi ferroviari regionali mediante gare ad evidenza pubblica. Invece di aprire all'ingresso di nuovi e più motivati operatori, i due soggetti gestori del servizio ferroviario lombardo sono stati così forzatamente riuniti in un nuovo e meno controllabile operatore, rafforzando il regime di monopolio.

La stipula dei nuovi contratti ha dunque portato alla perdita dei vantaggi che l'introduzione di modalità concorrenziali tra le imprese avrebbe comportato, e ciò non solo dal punto di vista economico, ma soprattutto nel poter ridefinire le regole che definiscono la qualità dei servizi ferroviari al fine di riportare il *focus* della questione su quello è il soggetto principale del servizio stesso, ossia il cittadino-utente.

I Candidati sottoscritti condividono pertanto la necessità di abrogare, mediante opportune pressioni sul Governo nazionale, i vincoli imposti dalla L. 33/2009 sulla durata dei contratti e per rivedere,

COORDINAMENTO DEI COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

modificare o, se necessario, rescindere gli attuali contratti al fine di riscriverli secondo un'ottica più favorevole agli utenti.

Nel corso della legislatura i Candidati si adopereranno affinché vengano al più presto predisposte le norme mediante le quali consentire l'ingresso di nuovi soggetti imprenditoriali, al fine di innescare un processo virtuoso di concorrenzialità tra operatori, rompendo l'attuale assetto monopolistico.

Al fine di favorire l'integrazione tariffaria, dovrà essere preferibilmente utilizzata la modalità *gross cost*. I lotti messi a gara dovranno avere dimensione tale da massimizzare il numero delle imprese che vi partecipano, senza introdurre vincoli di reciprocità nella messa a gara dei servizi. Le clausole sulla qualità del servizio o che hanno relazione con esso e le norme tariffarie, da inserire del capitolato, andranno concordate preventivamente con gli Utenti. La salvaguardia dei diritti dei lavoratori dovrà essere garantita mediante specifiche clausole e l'istituzione di congrui fondi sociali.

I contenuti dei Contratti di Servizio in essere, ovvero gli indirizzi per la loro stesura sin dalle prime fasi di predisposizione, devono essere verificate con i rappresentanti degli utenti e prontamente pubblicati sul sito della Regione.

3. Regionalizzazione infrastrutture ferroviarie

I Candidati si impegnano ad agire ad ogni livello istituzionale al fine di:

- assegnare prioritariamente gli investimenti per opere infrastrutturali alla riqualificazione ed al potenziamento della rete ferroviaria regionale;
- assegnare il controllo della gestione operativa, delle attività di manutenzione e della programmazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie ad una specifica Agenzia regionale indipendente;
- dare mandato al competente assessore perché predisponga un programma di adeguamenti infrastrutturali volti soprattutto a risolvere i nodi critici della rete regionale, a fluidificare la circolazione, aumentare la capacità delle tratte critiche, prioritariamente mediante interventi mirati di ammodernamento tecnologico degli impianti (scambi, segnalamento);
- indirizzare gli interventi di riqualificazione e potenziamento infrastrutturale in modo da diminuire i tempi di percorrenza dei treni regionali;
- assicurare che gli Enti predisposti assegnino la priorità ai treni regionali nell'attribuzione delle tracce, nonché sia garantito il diritto di accesso e l'utilizzo delle nuove infrastrutture da parte dei treni dei pendolari, in particolare a quelle del sistema AV/AC;
- emanare regole certe ed eque per la gestione dei conflitti di precedenza tra i treni, in particolare se di differente categoria, in fase di esercizio, assegnando di norma la precedenza ai treni regionali e col maggior numero di passeggeri a bordo.

COORDINAMENTO DEI COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

4. Programmazione del servizio ferroviario

I Candidati si impegnano a far predisporre, da parte dell'assessorato competente, adeguate procedure atte a garantire il coinvolgimento e l'informazione dell'utenza in merito alla programmazione dei servizi sin dalle fasi di progettazione preliminare degli orari, mediante pubblicazione su internet dei progetti di orario e assicurando e garantendo l'accesso ai rappresentanti degli utenti della relativa documentazione tecnica (orari grafici, tabelle, turni del materiale rotabile e del personale, piazzamenti in stazione, materiale rotabile utilizzato).

Le procedure di cui sopra dovranno prevedere che eventuali modifiche alla programmazione degli orari che possono comportare danno per gli utenti o per gruppi di essi, quali modifiche di orario di corse esistenti, soppressioni di corse o di fermate e allungamento di tempi di percorrenza, dovranno essere comunicate almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore.

Un obiettivo prioritario nella programmazione dei servizi ferroviari dovrà essere costituito dalla limitazione dell'affollamento sui treni nelle ore di punta, nonché l'adeguamento dell'offerta in modo da garantire un adeguato numero di posti a sedere in funzione della distanza o del tempo a bordo.

I Candidati opereranno affinché venga dato mandato all'assessorato competente di predisporre un piano per la velocizzazione dei servizi ferroviari regionali. Tale piano terrà non solo conto dei potenziamenti infrastrutturali, ma dovrà indirizzare il programma degli interventi di adeguamento infrastrutturale sulla rete regionale. Il piano verrà realizzato in collaborazione con gli utenti e dovrà riguardare progressivamente tutto il servizio regionale. Obiettivi prioritari nella predisposizione del piano dovranno essere il coordinamento tra i livelli di gerarchia del servizio (omnibus, diretti, media e lunga percorrenza), ottimizzando gli interscambi intermodali e/o tra i vari livelli di servizi ed il ripristino delle velocità commerciali storicamente in essere sulle tratte ferroviarie.

Le coincidenze tra servizi funzionali al completamento delle relazioni origine-destinazione fondamentali, in particolare se derivanti dalla frammentazione di servizi storicamente in essere (es. interregionali Milano-Bologna), dovranno essere garantite, ripristinando il tempo di percorrenza storico, e, in caso di trasbordo, col minimo tempo di attesa.

In caso di specifiche richieste da parte di gruppi di utenti, dovrà essere fornita la più ampia garanzia che queste vengano prese in considerazione mediante opportune procedure protocollate e la tracciabilità dell'iter seguito. Le risoluzioni in merito dovranno essere opportunamente documentate a coloro che hanno espresso le richieste.

Qualora vengano ad essere coinvolte tipologie di servizi ferroviari non di competenza della Regione Lombardia, siano esse di media o lunga percorrenza o servizi regionali attribuiti ad altre regioni, verrà assicurato da parte della Regione il massimo sostegno politico e tecnico presso gli Enti od i gestori competenti alle esigenze e/o alle richieste degli utenti lombardi.

5. Piano operativo di Gestione delle Crisi

I Candidati si impegnano perché gli Enti e gli operatori interessati predispongano, con il coinvolgimento degli utenti, un Piano Operativo di gestione delle Crisi per eventi di calamità naturale, incidenti ed eventi di ogni genere che possono avere conseguenze sulla regolarità dei servizi.

Tale Piano dovrà contemplare sia eventi locali, quali incidenti e guasti con conseguenze su singole tratte, che di tipo globale, quali eventi atmosferici. In particolare, dovranno essere esplicitamente previsti i servizi minimi da attivare in tali eventualità per giungere sul luogo di lavoro, sia per il rientro serale dagli agglomerati metropolitani.

COORDINAMENTO DEI COMITATI PENDOLARI REGIONE LOMBARDIA

Il Piano dovrà contemplare anche le modalità di informazione adeguate e la loro diffusione mediante tutti i canali disponibili pubblici e privati informativi, quali radiotelevisione, internet e telefonia cellulare, nonché le reti di diffusione di annunci pubblicitari nelle stazioni ferroviarie e della metropolitana.

6. Piano pluriennale rinnovo e potenziamento materiale rotabile

I Candidati si impegnano ad operare perché la Regione predisponga un Piano pluriennale per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile, nonché si adoperi per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie.

Il materiale rotabile acquisito mediante finanziamenti pubblici dovrà essere di proprietà regionale ed avere caratteristiche tecniche-funzionali e di economicità di esercizio idonee allo svolgimento del servizio per cui viene acquisito.

Prima di acquisire il materiale rotabile la Regione dispone opportune verifiche della sua idoneità, prevedendo opportuni test operativi ed il coinvolgimento degli utenti per la verifica dell'idoneità dei rotabili a svolgere il servizio richiesto.

Le modalità di attribuzione alle imprese e/o alle relazioni ferroviarie del materiale rotabile di proprietà regionale dovranno avvenire mediante procedure trasparenti ed equamente ripartiti tra le linee, ed il loro utilizzo dovrà essere coerente con le caratteristiche tecniche del materiale rotabile.

7. Tariffe

I Candidati concordano sul fatto che il vero incentivo finanziario al sistema è costituito dall'acquisizione di nuova utenza, ottenibile grazie al miglioramento della qualità dell'offerta e dall'integrazione modale e tariffaria. Al contrario, i meccanismi di adeguamento automatico delle tariffe tendono a deprimere l'imprenditorialità e la ricerca, da parte delle Imprese, di nuovi segmenti di utenza. Al tempo stesso, la diminuzione dei tempi di percorrenza consentirà di ottenere proporzionalmente ulteriori e significative economie di gestione e nuovi passeggeri paganti.

I Candidati si impegnano in ogni caso a far sì che la dinamica delle tariffe ferroviarie non superi il tasso di inflazione programmato per le famiglie.

Eventuali adeguamenti superiori al tasso di inflazione potranno intervenire solamente a seguito di miglioramenti qualitativi consolidati e generalizzati, stimati sulla base di un numero esteso di indicatori concordato con i Pendolari-elettori, nonché della verifica dei dati contabili del Gestore da cui risulti con evidenza che siano state attuate tutte le strategie necessarie ad assicurare l'efficienza della gestione operativa.

In caso di peggioramento degli indicatori di qualità, gli eventuali adeguamenti tariffari straordinari eventualmente corrisposti potranno subire variazioni negative, anche utilizzando i meccanismi di bonus.

I Candidati riconoscono l'eccezionale carattere strategico ed urgente che riveste l'attuazione dell'integrazione tariffaria, in particolare per gli spostamenti da o per l'area metropolitana milanese e verso i capoluoghi di provincia. Si impegnano pertanto a promuovere opportune modifiche al Regolamento Tariffario della Regione per rendere coercitiva presso i gestori del trasporto pubblico l'adozione dell'integrazione tariffaria relativamente a tali aree entro il 2010. In particolare, dovranno prioritariamente venire estesa la validità di TrenoMilano alle tratte extraurbane della metropolitana e istituito l'abbonamento annuale e settimanale di tale titolo di viaggio.